Deutscher Bundestag **Drucksache 19/7195**

19. Wahlperiode 21.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Oliver Krischer, Cem Özdemir, Claudia Müller, Lisa Badum, Stefan Schmidt, Beate Müller-Gemmeke, Dr. Bettina Hoffmann, Christian Kühn (Tübingen), Sven-Christian Kindler, Uwe Kekeritz, Britta Haßelmann, Katja Keul, Tabea Rößner, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Elektromobilität auf die Überholspur bringen – Chancen für eine zukunftsfähige Mobilität nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu senken und im Jahr 2019 ein Klimaschutzgesetz mit den dafür notwendigen Maßnahmen vorzulegen. In den letzten Jahren sind die CO_2-Emissionen jedoch nicht gesunken, sondern angestiegen, und liegen nun über denen des Vergleichsjahrs. Um das Klimaschutzziel doch noch zu erreichen, braucht es eine Verkehrs- und eine Antriebswende. Dafür muss der Anteil elektrischer Fahrzeuge im Verkehr deutlich erhöht werden. Der Bundesregierung ist es bis heute allerdings nicht gelungen, einen solchen Markthochlauf der Elektromobilität sicherzustellen. Damit gefährdet sie nicht nur die Einhaltung der Klimaschutzziele, sondern setzt auch die Zukunftsfähigkeit des stärksten Wirtschaftszweigs in Deutschland aufs Spiel.

Anstatt die Elektromobilität auf die Überholspur zu bringen, untergräbt die Bundesregierung mit ihrer Politik deren Durchbruch. So wird Dieselkraftstoff jährlich mit rund acht Milliarden Euro steuerlich subventioniert. Auf europäischer Ebene vereitelte die Bundesregierung ambitionierte CO_2-Einsparziele für Neuwagen und verhinderte damit Anreize für die Automobilhersteller, mehr Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen. Auf mehreren Dieselgipfeln hat sie mit den Herstellern Umtauschprämien vereinbart, die aber vorrangig neue klimaschädliche Spritschlucker auf die Straßen bringen werden, anstatt vor allem den Kauf von Elektroautos zu unterstützen.

Die Kaufprämie für Elektroautos erweist sich als Flop, da die Mittel kaum abgerufen werden. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die deutsche Automobilindustrie bis heute nur ein mageres Angebot elektrischer Modelle vorweisen kann, während nach wie vor PS-starke Diesel- und Benzinautos die Verkaufsräume der Händler füllen. Deshalb wird das vor rund zehn Jahren formulierte Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen, nach einem Bericht der früheren Nationalen Plattform Elektromobilität deutlich verfehlt. Die Kaufprämie

besitzt zudem handfeste Mängel. Während ökologisch bedenkliche Plug-In-Hybridfahrzeuge eine Prämie erhalten, gehen Elektroleichtfahrzeuge leer aus. Indem die Kaufprämie von allen Steuerzahlern getragen und nicht durch eine höhere Kfz-Steuer bei spritschluckenden Autos, beispielsweise SUVs und Geländewagen, gegenfinanziert wird, ist sie zudem ungerecht. Mit einer solchen mangelhaften Ausgestaltung kann die Kaufprämie den Markthochlauf der Elektromobilität nicht wirksam unterstützen.

Wenn Deutschland zum Leitmarkt für die Elektromobilität werden soll, muss die Bundesregierung selbst zum Vorbild werden. Doch mit ihrem größtenteils fossilen Fuhrpark verdeutlicht sie ihre Ambitionslosigkeit bei der klimafreundlichen Mobilität. Von den 100 Millionen Euro, die die Bundesregierung im Jahr 2016 für die Beschaffung von eigenen Elektrofahrzeugen bereitgestellt hat, wurde bislang nur ein Bruchteil genutzt.

Die Ladeinfrastruktur erweist sich weiterhin als wesentliches Hemmnis für den Kauf eines Elektroautos. Ganze Landstriche müssen ohne Ladesäulen auskommen, weil bürokratische Hürden und zu grobe Zielvorgaben im Förderprogramm der Bundesregierung bislang keinen schnellen und flächendeckenden Ausbau des Ladenetzes ermöglicht haben. An den bestehenden Säulen zeigt sich wiederum ein Wildwuchs der Bezahlmöglichkeiten: Kostenüberraschungen beim E-Roaming und eine unüberschaubare Fülle von Ladekarten und Lade-Apps gehören weiter zum Alltag von E-Auto-Fahrern. Die Bundesregierung versäumt die nötige Standardisierung der Ladeinfrastruktur, z.B. durch die Einführung verbraucherfreundlicher Vorgaben für das E-Roaming und für die Bezahlsysteme für das spontane Laden. Das hemmt die Nutzung von Lademöglichkeiten genauso wie die dürftige Ladesäulen-Datenbank der Bundesnetzagentur, in der noch nicht einmal der aktuelle Belegungszustand der Ladesäulen abrufbar ist. Solange das Aufladen von E-Autos nicht so einfach und komfortabel wie das Tanken von Verbrennern ist, kann der Durchbruch der Elektromobilität nicht gelingen.

Bei der privaten Ladeinfrastruktur fehlt die Unterstützung der Bundesregierung völlig, obwohl sie selbst davon ausgeht, dass künftig rund 85 Prozent der Ladevorgänge im privaten Bereich erfolgen werden, zum Beispiel daheim oder beim Arbeitgeber. In Mehrfamilienhäusern scheitern E-Auto-Besitzer aber regelmäßig daran, Ladepunkte an den Hausparkplätzen zu installieren, da die Zustimmung der Vermieter oder der Eigentümerversammlung nötig ist. Es ist unverständlich, dass die Bundesregierung bislang keine Verbesserungen beim Mietrecht auf den Weg gebracht hat. Eine grundlegende Reform des Wohnungseigentumsrechts, die auch die Elektromobilität in Mehrfamilienhäusern stärkt, hat sie zudem immer wieder verzögert. Erst in den letzten Monaten wurde eine entsprechende Bund-Länder-Arbeitsgruppe gegründet. Damit ist wertvolle Zeit verloren gegangen. Außerdem hat die Bundesregierung bis heute keine bundesweiten Vorgaben festgelegt, um schon bei Neubau oder Sanierung von Gebäuden Lademöglichkeiten einzubauen. Die neue EU-Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden, die bei Neubau oder Sanierung eine Mindestquote von Ladesäulen an Stellplätzen vorschreibt, greift viel zu kurz, sodass die Umsetzung in nationales Recht deutlich ambitionierter ausfallen muss. Die Ladevorgänge selbst müssen effizienter werden, was durch eine Modernisierung der Strommärkte erreicht werden kann. E-Auto-Besitzer sollten mit günstigeren Strompreisen belohnt werden, wenn sie in Zeiten mit besonders hoher Stromverfügbarkeit laden – beispielsweise nachts. Damit mehr private Lademöglichkeiten installiert werden, muss die Bundesregierung die Möglichkeiten der energetischen Stadt- und Quartierssanierung nutzen und die Programme der KfW- oder Städtebauförderung entsprechend erweitern. Bei Mehrfamilienhäusern ohne eigene Stellplätze muss der notwendige Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur verstärkt erfolgen, jedoch ohne die Konkurrenz um das knappe Gut des öffentlichen Raums weiter zu verschärfen.

Das Elektromobilitätsgesetz braucht dringend einen Neustart. Auch mehr als drei Jahre nach seiner Einführung kennen es mehr als 40 Prozent der Kommunen noch nicht einmal und räumen Elektroautos somit auch keine Vorteile im Straßenverkehr ein. In den

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

teilnehmenden Kommunen wird klar, dass das Gesetz längst nicht den Anforderungen vor Ort genügt. Kommunen brauchen die Möglichkeit, mehr elektrische Lieferfahrzeuge zu bevorrechtigen, damit auch in der städtischen Logistik mehr elektrische Antriebe eingesetzt werden. Auch Fehler des Gesetzes müssen endlich beseitigt werden, z.B. indem Busspuren nicht länger für E-Fahrzeuge freigegeben werden dürfen. Zudem muss die Laufzeit des Gesetzes verlängert werden, um Kommunen Planungssicherheit bei den Bevorrechtigungen zu geben und um die im Gesetz angelegten Definitionen von Elektrofahrzeugen weiternutzen zu können.

Bei der Produktion von Elektrofahrzeugen fehlen wichtige bundespolitische Impulse. Die Beschäftigten in der Automobil- und Zulieferindustrie brauchen Unterstützung, um die Transformation der Branche zu ihrem Vorteil zu machen und neu entstehende Berufsfelder zu erschließen, beispielsweise in den Bereichen Batterieentwicklung, automatisiertes Fahren oder Mobilitätsdienstleistungen. Dabei helfen umfassende Weiterbildungsprogramme als Teil eines Zukunftspakts, den Arbeitnehmer, Arbeitgeber und Politik gemeinsam erarbeiten und umsetzen müssen. Betriebsräte müssen dabei frühzeitig verpflichtend eingebunden werden. Sie brauchen klare Mitbestimmungsrechte bei Personalplanung und Weiterbildung, damit allen Beschäftigten echte Perspektiven geboten werden können. Auch die frühzeitige Einrichtung einer Strukturkommission ist nötig, um die Transformation gestalten und steuern zu können und damit Fehler zu vermeiden, wie sie beispielsweise im Energiesektor durch die viel zu späte Einrichtung der Kohlekommission entstanden sind. Aufgabe von Bundesregierung, Automobilherstellern und Zulieferern ist es auch, endlich eine europäische Batteriezellproduktion zu etablieren. Das verringert neue Abhängigkeiten, schafft echten Wettbewerb und sichert einen wesentlichen Teil der Wertschöpfung. An einem asiatischen Monopol der Batteriezellherstellung für Elektrofahrzeuge kann die europäische Automobilindustrie kein Interesse haben. Und wer die Zellproduktion nach Europa holt, sorgt auch für gute Arbeitsplätze und insbesondere beim Einsatz erneuerbarer Energien zudem für eine nachhaltigere Produktion. Zudem müssen die negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen des Rohstoffbedarfs für Elektrofahrzeuge minimiert werden. Hierzu muss der Übergang in eine echte Kreislaufwirtschaft gelingen. Hochwertiges Recycling und der verpflichtende Einsatz von Rezyklaten können den Bedarf an neuen Rohstoffen abmildern. Dafür ist auch weiterhin eine starke Forschungsförderung nötig, damit die bereits heute verfügbaren Recyclingverfahren noch weiter verbessert und für größere Recyclingmengen ausgebaut werden können. Eine Zweitverwendung von Batterien, beispielsweise als stationäre Stromspeicher, kann zudem deren Nutzungsdauer verlängern und den Recyclingbedarf minimieren. Eine bessere Umweltbilanz setzt auch voraus, dass Autoteile in Zukunft so gestaltet sein müssen, dass sie vollständig und kosteneffizient recycelt werden können. Die Bundesregierung hat es versäumt, bei den Unternehmen der Automobil- und Zulieferindustrie Verbesserungen bei den Umwelt- und Sozialbedingungen durchzusetzen. Dies wiegt umso schwerer, weil es beim Abbau seltener Erden für Batterien, die nicht nur in Elektroautos eingesetzt werden, häufig zu schweren Menschenrechtsverletzungen wie Zwangsvertreibungen und Unterdrückung von Protestbewegungen kommt oder der Abbau in besonders sicherheitskritischen Konfliktgebieten erfolgt.

Klar ist auch: Saubere Mobilität bedeutet mehr, als lediglich beim Automobil den Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor auszutauschen. Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Sie gelingt nicht alleine durch mehr Elektromobilität, sondern wird nur dann erfolgreich sein, wenn wir mehr Verkehr vermeiden oder auf den Umweltverbund verlagern. Mehr elektrische Antriebe bei Bussen, Nutzfahrzeugen und Zweirädern sind unabdingbar, um abgasfreie Mobilität auch abseits des Autoverkehrs zu ermöglichen. Neben batterieelektrischen Antrieben kann im Güterverkehr sowie im Flug- und Schiffsverkehr auch die Brennstoffzellentechnologie dazu beitragen, die Emissionen deutlich zu senken.

Um die Klimaschutzziele zu erreichen und industriepolitisch die richtigen Impulse zu setzen, muss die Bundesregierung deshalb die Elektromobilität endlich aus der Nische

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

holen. Dafür benötigt sie einen ganzheitlichen Ansatz bei der Stärkung der Elektromobilität.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge durch ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer zu ersetzen, sodass rein elektrische Fahrzeuge eine Gutschrift erhalten, während Spritschlucker stärker an ihren ökologischen Kosten beteiligt werden, die Gutschrift im Gegensatz zur Kaufprämie auch für Elektroleichtfahrzeuge zu öffnen und diese Finanzierung beizubehalten, bis eine Million Elektrofahrzeuge zugelassen sind;
2. Subventionen für fossile Kraftstoffe im Verkehrssektor, insbesondere die ungerechtfertigte Begünstigung von Dieselkraftstoff, stufenweise abzuschaffen;
3. einen Gesetzentwurf zur Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechts vorzulegen, der es Mietern und Wohnungseigentümern in Mehrfamilienhäusern erleichtert, Ladepunkte an den Hausparkplätzen zu installieren, eine weitergehende, umfassende Reform des Wohnungseigentumsrechts vorzunehmen sowie darüber hinaus Vorgaben für eine Mindestquote von Ladepunkten an Stellplätzen bei Neubau oder Sanierung von Gebäuden festzulegen, die deutlich über die EU-Vorgaben in der Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden hinausgehen;
4. das Förderprogramm für die öffentliche Ladeinfrastruktur finanziell so aufzustocken, dass es der Zielsetzung des Koalitionsvertrages, „bis 2020 mindestens 100.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen“, gerecht werden kann;
5. die Vorgaben für neue Ladesäulen um einheitliche Standards für das E-Roaming und präzisere Anforderungen für das spontane Laden zu erweitern, die Pflicht zur Übermittlung von Ladesäulendaten an die Bundesnetzagentur um weitere anonymisierte Daten, insbesondere zum Belegungsstand, zu ergänzen und bei der Bundesnetzagentur eine neutrale und umfassende Datenplattform mit offener und kostenfreier Schnittstelle für App-Entwickler bzw. Drittanbieter einzurichten;
6. gemeinsam mit den Sozialpartnern in der Automobil- und Zulieferindustrie einen Zukunftspakt zu vereinbaren, um die Beschäftigten bei der Transformation der Automobilindustrie zu unterstützen und sicherzustellen, dass gute Arbeit in der Branche erhalten bleibt, und dafür zu sorgen, dass Betriebsräte dabei frühzeitig verpflichtend eingebunden werden und klare Mitbestimmungsrechte bei Personalplanung und Weiterbildung erhalten;
7. im Batteriegesetz ambitionierte Sammelziele für Altbatterien aus Elektrofahrzeugen, separate Recyclingquoten für Technologiemetalle sowie Mindesteinsatzquoten für Rezyklate festzulegen, bei der Batteriezellproduktion in Deutschland für den Einsatz erneuerbarer Energien zu sorgen sowie die negativen ökologischen und sozialen Effekte beim Abbau neuer Rohstoffe zu minimieren, indem sie sich auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene für besseren Menschrechtsschutz in internationalen Lieferketten einsetzt, einen Gesetzentwurf über verbindliche unternehmerische Sorgfaltspflichten vorlegt sowie auf UN-Ebene an der Erarbeitung eines rechtsverbindlichen Abkommens über Wirtschaft und Menschenrechte mitwirkt;
8. die Laufzeit des Elektromobilitätsgesetzes zu verlängern, die darin vorgeschriebene Mindestreichweite von Plug-In-Hybriden zunächst auf 60 Kilometer und anschließend stufenweise anzuheben sowie die Möglichkeiten für Bevorrechtigungen auf weitere Nutzfahrzeugklassen auszuweiten, um Anreize für eine elektrifizierte Citylogistik zu setzen;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

9. in den Beschaffungsrichtlinien des Bundes für Bundesministerien und nachgeordnete Behörden eine Vorrangstellung von Elektrofahrzeugen durch eine „Umkehr der Beweislast“ zu verankern und so eine Beschaffungsoffensive für Elektrofahrzeuge zu initiieren.

Berlin, den 15. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.